



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)  
PART II—Section 3—Sub-section (i)  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 210]  
No. 210]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 13, 1992/वैशाख 23, 1914  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 13, 1992/VAISAKHA 23, 1914

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके

जल भूतल परिवहन मंत्रालय

(पत्तन पक्ष)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 मई, 1992

सां. का. नि. 487(अ)—केन्द्रीय सरकार, महापत्तन व्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 132 की उपधारा (1) के साथ पठित धारा 124 की उपधारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, मुम्बई पत्तन पोसी मंडल द्वारा बनाए गए और इस अधिसूचना के साथ संलग्न अनुसूची में मुम्बई पत्तन (लाइसेंसिंग एंड कंट्रोल आफ पायलट्स) (संशोधन) विनियम, 1992 का अनुमोदन करती है।

2. उक्त विनियम इस अधिसूचना के सरकारी राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

अनुसूची

मुम्बई पोर्ट (पाइलटों का लाइसेंसिंग और नियंत्रण) अधिनियम, 1975

प्रमुख बंदरगाह (मेजर पोर्ट ट्रस्ट) अधिनियम 1963 (1963 की 38) की धारा 28 के खंड (घ) द्वारा प्रदत्त अधिकारों का उपयोग करते हुए मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट विस्वस्त मंडल उक्त अधिनियम की धारा 124 की उपधारा (1) की आवश्यकतानुसार केन्द्र सरकार का अनुमोदन लेकर मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट (पाइलटों की लाइसेंसिंग और नियंत्रण विनियम, 1975 में संशोधन करते हुए निम्न विनियम बनाता है:—

1. संक्षिप्त शीर्षक और प्रारम्भ :

(i) ये विनियम मुम्बई पोर्ट (पायलटों का लाइसेंसिंग और नियंत्रण) विनियम, 1992 कहलाए जाएंगे,

(ii) ये विनियम सरकारी राजपत्र में केन्द्र सरकार की मंजूरी के प्रकाशन की तिथि को लागू होंगे।

2. मुंबई पोर्ट (पायलटों का लाइसेंसिंग और नियंत्रण) विनियम, 1975 में—

(i) विनियम 6 के उपविनियम (i) में उपविनियम (1क) के रूप में निम्न शामिल किया जाए :

“(1क) निम्न परिस्थितियों में अध्यक्ष लाइसेंस रद्द कर सकते हैं।

(क) आचरण और अनुशासन विनियम के अन्तर्गत संचित किया गया दुरुचरण और/अथवा दुरुचरण,

(ख) व्यावसायिक दुरुचरण,

(ग) नौवहन दुर्घटना-जहाँ व्यावसायिक क्षमता के बारे में संदेह निमिष हुआ हो अथवा दुर्घटना की जांच के बाद लापरवाही साबित हो गई हो,

(घ) जहाँ सभूत्री दुर्घटना की जांच के लिए गठित औपचारिक जांच न्यायालय इस दुर्घटना के लिए पायलट को जिम्मेदार ठहराना हो,

(च) विनियम 6(2) को आवश्यकतानुसार सेवा की समाप्ति पर अनुज्ञति पत्र लौटाना नहीं गया हो,

(छ) पायलट कार्य के लिए वैधता दृष्टि से प्रयोग्य पाया गया हो।”

(ii) विनियम (8) के उपविनियम (i) के खण्ड (ग) में निम्न प्रावधान जोड़ दिया जाए :—

“बशर्ते कि परिवीक्षाधीन प्रशिक्षण की अवधि निम्न पर्याप्त और वैध कारणों के लिए अर्द्धसहोदर बढ़ाई जा सकती है :

(i) अभ्यर्थी स्वयं अपनी बीमारी की वजह से प्रशिक्षण के अपेक्षित चरण पूरा करने में असमर्थ हो अथवा पदार्पण और वैध कारणों अथवा राष्ट्रीय आपातकालीन स्थिति इत्यादि की वजह से उसे छुट्टी पर जाना पड़े।

(ii) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट अथवा भारत सरकार के हित में परिवीक्षाधीन पायलट को (पूर्व करार) ड्रेजिंग मास्टर, बर्थिंग मास्टर इत्यादि के रूप में अन्य प्रकार का कार्य सौंपना आवश्यक होता हो और इस प्रकार अभ्यर्थी आवश्यक प्रशिक्षण, पूरा करने में असमर्थ हो।

(iii) अगर कोई अभ्यर्थी (विनियम 11 के अंतर्गत) निर्धारित 12 महीने की अवधि में किसी वंश कारण से परीक्षा पास होने में असमर्थ होता है और अध्यक्ष सहोदर की दृष्टिकोण से उस अभ्यर्थी को परीक्षा उत्तीर्ण करने के लिए एक उचित अवसर दिया जाना हो।

(iv) अनु. जाति/अनुजाति के अभ्यर्थी के मामले में विशेष अनिवार्य प्रशिक्षण/मार्गदर्शन आवश्यक लगता हो।”

“बशर्ते कि परिवीक्षाधीन अवधि निम्न परिस्थितियों में कम की जा सकती है :

(i) परिवीक्षाधीन पायलट पहले भी म. प. ड. में पायलट रह चुका हो और बाद में म. प. ड. में वापस आया हो,

(ii) अगर भविष्य में प्रशिक्षण के लिये सदृशक सिमुलेटर जैसी आधुनिक टेक्नोलॉजी इस्तेमाल की जाए।”

(iii) विनियम (11) में शब्द “ती” के बजाय शब्द “बारह” रखा जाए,

(iv) विनियम 49 में वर्तमान विनियम के बाद निम्न प्रावधान शामिल किया जाए :

“बशर्ते कि कोई भी पायलट अध्यक्ष सहोदर का आदेश प्राप्त होने के बाद माउंट रोड के अंदर मंडल को प्रतिवेदन कर सकता और मंडल उसपर जैसा उचित समझे, वैसा आदेश देगा।”

[फा. म. पो. आर. 12016/32/91 पीई-1]

अण्णाक जोशी, सचिव, अवर

## MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT

(Ports Wing)

### NOTIFICATION

New Delhi, the 13th May, 1992

G.S.R. 487(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 124, read with sub-section (1) of section 132 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Central Government hereby approves the Bombay Port (Licensing and Control of Pilots) Amendment Regulations, 1992 made by the Board of Trustees of the Port of Bombay and set out in the Schedule annexed to this notification.

2. The said regulations shall come into force on the date of publication of this notification in the Official Gazette.

### SCHEDULE

#### BOMBAY PORT (LICENSING AND CONTROL OF PILOTS) REGULATIONS, 1975

In exercise of the powers conferred by clause (d) of section 28 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Board of Trustees of the Port of Bombay with the approval of the Central Government, as required by sub-section (1) of section 124 of the said Act, hereby makes the following regulations, further to amend the Bombay Port (Licensing and Control of Pilots) Regulations, 1975, namely :—

1. Short title and commencement—

(i) These regulations may be called the ~~Bombay~~ Port (Licensing and Control of Pilots) Amendment Regulations, 1992.

- (ii) They shall come into force on the date of publication of the sanction thereto of the Central Government in the Official Gazette.

2. In the Bombay Port (Licensing and Control of Pilots) Regulations, 1975—

- (i) In sub-regulation (1) of regulation 6, the following may be added as sub-regulation (1A) :

“(1A) The licence may be revoked by the Chairman in circumstances such as :

- (a) proven misconduct and/or misconduct under the conduct and discipline rules;
- (b) professional misconduct;
- (c) shipping casualties (accidents) where professional competence is questioned or negligence proved after enquiry into the accident;
- (d) where formal court of enquiry instituted into marine casualty holds Pilot responsible for an accident;
- (e) on cessation from service if the licence is not surrendered as required under regulation 6(2);
- (f) on being medically found unsuitable for pilotage jobs.”

- (ii) in clause (c) of sub-section (1) of regulation (8) following proviso may be added—

“Provided that the period of probationary training may be extended beyond six months for sufficient and valid reasons such as—

- (i) candidate is unable to complete required phases of training due to his own illness, or has to proceed on leave for sufficient and valid

reasons or due to any national emergencies, etc.;

- (ii) in the interest of Bombay Port Trust or Government of India, a Probationary Pilot is required to be allotted some other duties (with prior agreement) such as Dredging Master, Berthing Master, etc. and is thus unable to complete his training requirement;

- (iii) candidate for valid reasons is unable to pass his examination during the stipulated period of twelve months (under regulation 11) and in the view of Chairman, needs to be given a fair chance to pass examination;

- (iv) in case of candidates belonging to SC/ST, special extra training guidance is deemed necessary.”

“Provided further that the period of probation may be curtailed under the following circumstances:

- (i) if the Pilot on probation has been a Pilot in BPT and has rejoined BPT subsequently.

- (ii) if in future modern technology such as a simulator is used for training.”

- (iii) In regulation 11 for the word ‘nine’ the word ‘twelve’ may be substituted.

- (iv) In regulation 49 after the existing regulation the following proviso may be added :

“Provided that any pilot may within sixty days of the receipt of the order of the Chairman make a representation to the Board and the Board may make such orders thereof as it deems fit.”

[F. No. PR-12016/32/91-P.E.1]  
ASHOKE JOSHI, Jt. Secy.

